Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8716**

18. Wahlperiode 08.06.2016

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Katja Keul, Irene Mihalic, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/8464 –

Zulassungsverfahren von Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen zur Bekämpfung der Piraterie

Vorbemerkung der Fragesteller

Piraterie ist für die Seeschifffahrt seit deren Bestehen ein Problem. Aktuell sind vor allem zwei Regionen besonders von Überfällen auf Seeschiffe betroffen: die westafrikanische Küste am Golf von Guinea und die Straße von Malakka in Südostasien. Die Piraterie am langjährigen großen Piraterieschauplatz am Horn von Afrika vor der Küste Somalias ist aufgrund erfolgreicher internationaler Gegenmaßnahmen deutlich zurückgegangen.

Aufgrund der gestiegenen Gefahr und der teilweise sehr gewalttätigen Übergriffe sind viele Reedereien dazu übergegangen, private Sicherheitsdienste an Bord von Schiffen zu nehmen. Um fachkundiges und für den Umgang mit Waffen geeignetes Personal an Bord deutsch beflaggter Schiffe zu erhalten, verabschiedete im Jahr 2012 der Deutsche Bundestag ein entsprechendes Gesetz mit nachfolgenden weiteren Verordnungen. Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) und die Bundespolizei sind dort als zuständige Kontrollbehörden benannt.

Das Gesetz hat sich in der Umsetzung für die Beteiligten zwar als zielführend, aber nach Auffassung der Fragesteller als im internationalen Vergleich umfangreicher als bei anderen Staaten erwiesen. Die Bundesregierung hat in der 51. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages im Rahmen der Debatte um zwei Erfahrungsberichte zum Gesetz (Bundestagsdrucksachen 18/5456 sowie 18/6443) zeitnahe Änderungen bzw. Vereinfachungen der Verfahren angekündigt.

Der Deutsche Bundestag hat sich immer wieder mit der Frage der Regulierung privater Sicherheitsunternehmen beschäftigt, zuletzt mit dem Antrag „Priva te Sicherheitsfirmen umfassend regulieren und zertifizieren“ der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/3555. Dabei waren sich alle im Deutschen Bundestag vertretenen Fraktionen einig, dass ausschließlich zuverlässige und ausreichend geschulte private Sicherheitskräfte zum Einsatz kommen sollen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 3. Juni 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. a) Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Entwicklung von Piraterie weltweit, und in welchen Regionen macht sie Schwerpunkte der Piraterie aus?

Das Phänomen der Piraterie stellt weiterhin eine Gefahr für die internationale Seeschifffahrt dar. Die Anzahl aller weltweit registrierten Pirateriervorfälle ist seit 2011 jedoch weitgehend rückläufig. Im Jahr 2015 stagnierte die Anzahl der weltweiten Vorfälle im Vergleich zum Vorjahr 2014, wenngleich sich die Verteilung der Piraterievorfälle in den einzelnen Regionen etwas verschoben hat. Das Piracy Reporting Center registrierte 2015 weltweit 246 Piraterievorfälle, darunter 15 Schiffsentführungen. Im Vorjahreszeitraum waren es 245 Vorfälle und 21 Entführungen. Die Anzahl der während der Überfälle/der Entführung der Schiffe als Geiseln festgehaltenen Besatzungsmitglieder sank von 442 auf 271, während sich die Zahl der von Bord entführten Seeleute von 9 auf 19 mehr als verdoppelte. In 138 der 246 Fälle waren die Täter bewaffnet; eine Person wurde getötet und 14 wurden verletzt.

Während im Hochrisikogebiet am Horn von Afrika erstmals seit vielen Jahren keine Vorfälle mehr registriert wurden, sind in Westafrika bzw. im Golf von Guinea (GvG) die Fallzahlen nach einem jahrelangen Rückgang zuletzt in den ersten vier Monaten des Jahres 2016 wieder deutlich angestiegen. Der Anstieg der Fallzahlen in Südostasien hat sich fortgesetzt. Dort werden inzwischen fast 60 Prozent aller Piraterievorfälle registriert. Südostasien hat sich sowohl quantitativ als auch qualitativ als eindeutiger Brennpunkt für Piraterie etabliert. Dort werden zwar überwiegend klassische Raubdelikte verzeichnet, jedoch entfallen auf diese Region inzwischen 75 Prozent der weltweit registrierten Schiffsentführungen, wobei es sich fast ausschließlich um Tankfahrzeuge handelt, die mit dem Ziel des Ladungsdiebstahls für einige Tage entführt und dann wieder freigegeben werden. Die Anrainerstaaten haben mit einiger Verzögerung nunmehr reagiert und entsprechende Gegenmaßnahmen initiiert. Mit speziell eingesetzten Task Forces wird versucht, die entführten Schiffe zu lokalisieren und die Entführer festzunehmen, was in einigen Fällen auch gelungen ist.

Im Golf von Guinea ist aufgrund fallender Ölpreise (die den Raub ganzer Tankerladungen weniger lukrativ machen) ein deutlicher Anstieg von Entführungen von Tankfahrzeugen und Crewmitgliedern zu verzeichnen. Schwerpunkt bleiben hier die Gewässer vor Nigeria und das Nigerdelta.

Im Hochrisikogebiet am Horn von Afrika wurden 2015 keine Piraterievorfälle bekannt. Dies führte zur Anpassung der „Best Management Practices“ (BMP), inklusive einer Reduzierung der High Risk Area im Westlichen Indischen Ozean, die zum 1. Dezember 2015 wirksam wurden. Aufgrund der weiterhin vorhandenen landseitigen Instabilität in Somalia bleibt die potentielle Gefahr der Piraterie in der Region allerdings bestehen.

Die lang andauernde Erfolglosigkeit bzw. Inaktivität somalischer Piraten führen zunehmend zu Überlegungen, die Geschwindigkeit bei Passagen des Hochrisikogebietes aus wirtschaftlichen Gründen deutlich zu reduzieren. (Die Bundespolizei See rät, im Einklang mit den „Best Management Practices“ – BMP – sowie den aktuellen Empfehlungen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation, von der Inkaufnahme eines höheren Angriffsrisikos durch eine zu starke Absenkung der Fahrtgeschwindigkeit auch mit bewaffneten Sicherheitsteams an Bord grundsätzlich ab.)

b) Welche Maßnahmen außer der Militäraktion ATALANTA ergreift die Bundesregierung gegen Piraterievorfälle (bitte nach betroffenen Regionen getrennt aufführen)?

Horn von Afrika

Am Horn von Afrika operieren neben EU NAVFOR Somalia Operation ATALANTA weitere Verbände mit dem Ziel, die von Somalia ausgehende Piraterie einzudämmen, so z. B. die NATO-Operation OCEAN SHIELD, die US-geführten Combined Maritime Forces und Marineeinheiten von China, Indien, Iran, Japan, Malaysia, Russland oder anderer Staaten. Diese Antipirateriekräfte koordinieren sich im Rahmen des innovativen Shared Awareness and Deconfliction-Mechanismus (SHADE).

Aufgabe der Operation ATALANTA ist der Schutz der Schiffe, die im Auftrag des Welternährungsprogramms oder der AMISOM (Operation der Afrikanischen Union in Somalia) fahren sowie weiterer besonders gefährdeter ziviler Schiffe. ATALANTA soll außerdem aktiv Piraterie und bewaffneten Raub auf See verhindern und unterbinden. Darüber hinaus beobachtet die Operation die Fischereiaktivitäten in dem Seegebiet vor der somalischen Küste und stellt sie über die zuständigen Stellen der Europäischen Kommission den somalischen Behörden zur Verfügung.

Deutschland beteiligt sich seit Beginn der Operation ATALANTA im Jahre 2008 mit Seeraumüberwachungsflugzeugen und seegehenden Einheiten.

Die Bedrohung durch Piraterie vor der Küste Somalias hat in den letzten Jahren stark abgenommen, der letzte Angriff auf ein Handelsschiff datiert aus dem Februar 2014. Die erfolgreiche Zurückdrängung der Piraterie ist das Ergebnis der kombinierten Wirkung mehrerer Faktoren, zu denen die militärische Präsenz und Selbstschutzmaßnahmen der Industrie, einschließlich des Einsatzes privater bewaffneter Sicherheitsteams an Bord von Handelsschiffen zählen. Die für Angriffe in der Vergangenheit verantwortlichen kriminellen Netzwerke an Land sind jedoch weiterhin intakt. Für eine nachhaltige Sicherung der Freiheit der Seewege kommt es daher vor allem darauf an, die Fortschritte beim Aufbau rechtsstaatlicher Strukturen in Somalia, einschließlich des Aufbaus der Fähigkeiten der Sicherheitsbehörden an Land und zur See, weiter voranzutreiben.

Die EU verfolgt daher im Hinblick auf die Sicherheitsbedrohung durch Piraten in der Region einen ganzheitlichen, umfassenden Ansatz. Ausbildungsaktivitäten für somalische Streitkräfte (EUTM Somalia) und die Küstenwachen der Anrainerstaaten (EUCAP NESTOR) ergänzen ATALANTA in diesem Sinne. Die Bundesregierung unterstützt den umfassenden Ansatz der EU; Deutschland beteiligt sich an allen drei genannten Missionen im Rahmen der Gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik der EU (GSVP).

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1c und 1d verwiesen.

c) Welche weiteren Staaten oder Staatengemeinschaften sind in diese Maßnahmen jeweils einbezogen?

Die Anrainerstaaten und Regionalorganisationen der West- und zentralafrikanischen Länder (ECCAS, ECOWAS, GGC) im GvG werden bereits seit einigen Jahren – weitestgehend auf bilateraler Basis – in ihren Bemühungen um Verbesserung der maritimen Sicherheit durch die internationale Gemeinschaft unterstützt. Im Januar 2014 wurde durch die AU die African Integrated Maritime Security Strategy 2050 (AIMS) verabschiedet. Damit wurde das positive Momentum der Gipfelbeschlüsse von Jaunde (Juni 2013) genutzt, um die Annäherung

von ECCAS und ECOWAS zu beschleunigen. Hierdurch sollen Ressourcen der maritimen Sicherheit gebündelt und Synergieeffekte genutzt werden. So eröffnete der Zentralafrikanische Wirtschaftsverbund (ECCAS) im Kongo ein regionales maritimes Koordinierungszentrum (CRESMAC).

Als Standort für dessen Pendant des Westafrikanischen Wirtschaftsverbundes wurde Abidjan/Elfenbeinküste ausgewählt. Auch wurden maritime Einsatzmaßnahmen und Fertigkeiten in dem Militärmanöver „Obangame Express 2014“ von Einheiten aus 20 Staaten gemeinsam trainiert. Dabei stellte die Deutsche Marine mit vier Schiffen den größten Schiffsverband, der nicht aus Afrika kam. Deutschland hat sich auch 2015 an dieser Übung beteiligt und beabsichtigt eine Beteiligung in diesem Jahr.

Die EU setzt seit 2013 das Projekt „Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea“ (CRIMGO) mit den Küstenwachen von Benin, Kamerun, Äquatorial Guinea, Gabun, Nigeria, Sao Tomé & Principe und Togo um. Durch Ausbildungsmaßnahmen soll bis 2015 die Zusammenarbeit gestärkt und ein gemeinsames Sicherheitsnetzwerk aufgebaut werden. Zudem unterstützt die EU u. a. den maritimen Transportsektor in West- und Zentralafrika und die Zentralafrikanische Wirtschaftsgemeinschaft im Sicherheitsbereich durch unterschiedliche Projekte.

So beschloss die EU im März 2014 eine Regionalstrategie für den GvG, die im weiteren Verlauf durch einen im März 2015 verabschiedeten Aktionsplan operationalisiert werden soll. Die Gruppe der „G7 + Friends of the Gulf of Guinea“ hat sich beim letzten Treffen im November 2015 zum Ziel gesetzt, bis Ende 2016 eine umfassende maritime Sicherheitsarchitektur in der Region aufzubauen und bot den Anrainerstaaten und Regionalorganisationen Unterstützung in Form von Expertisen, Ausbildung und Kapazitätsaufbau an. So finanziert Deutschland die Ausstattung aller vier Koordinierungszentren im Verantwortungsbereich von ECOWAS. Das nächste Treffen findet unter portugiesischem Vorsitz Anfang Juni 2016 in Lissabon statt.

d) Welche Maßnahmen zur Prävention von Pirateriervorfällen empfiehlt die Bundesregierung deutschen Reedereien?

Dem Phänomen der Piraterie wird mit einem ganzheitlichen Ansatz begegnet. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf zielgerichteten Präventionsmaßnahmen und der Einbindung aller zuständigen Behörden, Organisationen sowie der betroffenen Reedereien. Die Präventionsmaßnahmen zielen insbesondere darauf ab, die Gefährdung der deutschen Handelsflotte durch die Piraterie zu minimieren und phänomenbezogene Straftaten zu verhindern.

Seit dem 1. Februar 2010 werden Anfragen mit Pirateriebezug in dem bei der Bundespolizei See eingerichteten Pirateriepräventionszentrum (PPZ) koordiniert. Darüber hinaus steht der Maritime Dauerdienst (MDD) rund um die Uhr als Ansprechstelle für die maritime Wirtschaft, Behörden oder auch Privatpersonen zur Verfügung.

Über die Funktion einer zentralen Ansprechstelle für die deutsche Handelsschifffahrt hinaus bietet die Bundespolizei mit dem Pirateriepräventionszentrum (PPZ) in enger Abstimmung mit allen zuständigen Behörden, den deutschen Reedereien unter anderem Vorträge, Sicherheitsberatungen sowie Schulungen zum Thema Piraterie an. Im Jahr 2014 wurden in diesem Zusammenhang insgesamt 97 Pirateriepräventionsmaßnahmen durchgeführt.

Des Weiteren stellt das Pirateriepräventionszentrum (PPZ) auf einer webbasierten Infoplattform aktuelle Informationen zur Piraterielage für diese Zielgruppe zur Verfügung.

2. Wie bereitet die Bundesregierung deutsche Reeder, die nicht unter deutscher Flagge fahren, auf mögliche Piraterievorfälle vor, und welche Hilfestellungen bietet sie hier an?

Grundsätzlich ist nach den grundlegenden seevölkerrechtlichen Bestimmungen, namentlich Artikel 94 des VN-Seerechtsübereinkommens, ausschließlich der Flaggenstaat für Maßnahmen zuständig, die zur Gewährleistung der Sicherheit für die seine Flagge führenden Schiffe erforderlich sind.

Ungeachtet dessen stehen die zuständigen deutschen Behörden im ständigen Kontakt mit internationalen behördlichen und nichtbehördlichen Organisationen zu Fragen im Zusammenhang mit Piraterievorfällen und Piraterieprävention. So steht unter anderem das Pirateriepräventionszentrum (PPZ) der maritimen Wirtschaft als zentraler Ansprechpartner weltweit zur Verfügung.

Neben den von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) empfohlenen „Besten Strategien und Verhaltensweisen zum Schutz gegen somalische Piraterie“ (Best Management Practices) in der jeweils gültigen Fassung werden allen deutschen Reedern – ohne Unterscheidung der Flagge – individuelle Präventionsmaßnahmen, Beratungen sowie Workshops für die Company Security Officers zur Piraterieprävention unter anderem durch das Pirateriepräventionszentrum (PPZ) angeboten.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung, dass aktuell lediglich zwei Sicherheitsunternehmen mit Sitz in Deutschland für die Bewachung von Seeschiffen zugelassen sind (Stand: Mai 2016)?

Eine Ursache für den Rückgang in den Antragszahlen der deutschen Unternehmen ist in dem starken Rückgang der Piraterievorfälle am Horn von Afrika zu sehen. Die Verkleinerung der High Risk Area Ende 2015 führte zu einer Reduzierung der maritimen Bewachungsunternehmen. Presseberichten zufolge hat dies eine Auswirkung auf die weltweite maritime Sicherheitswirtschaft. Die internationale Interessenvertretung der maritimen Bewachungsunternehmen, die Security Association for the Maritime Industry (SAMI), musste nach dem Austritt der Hälfte ihrer Mitglieder in die Liquidation gehen (www.marsecreview.com/2016/04/sami-enters-liquidation/ – zuletzt abgerufen am 17. Mai 2016). Die Marktdominanz ausländischer Anbieter bestand bereits vor Einführung des Zulassungsverfahrens. Die Einführung des deutschen Zulassungsverfahrens auf Grundlage von § 31 der Gewerbeordnung kann folglich nicht als kausal für den verhältnismäßig geringen Marktanteil deutscher Sicherheitsunternehmen gewertet werden. Ausländische Unternehmen wurden bereits vor Einführung des deutschen Zulassungsverfahrens als marktbeherrschend identifiziert und von deutschen Reedern für die Bewachung von Schiffen unter deutscher Flagge eingesetzt. Den deutschen Reedern war es dabei wichtig, auch nach Einführung des deutschen Zulassungsverfahrens nach Möglichkeit ihre bisherigen Vertragspartner nutzen zu können, sofern diese die Anforderungen des neuen deutschen Zulassungsverfahrens erfüllten. Neben den bereits zugelassenen zwei Unternehmen sind derzeit drei weitere Zulassungsanträge von Unternehmen mit Sitz in Deutschland in Bearbeitung.

4. Inwieweit wird die Bundesregierung zukünftig Vor-Ort-Kontrollen von Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen durchführen, und wenn ja, in welchen Seegebieten?

Auf der Grundlage der eingereichten Unterlagen und der Einsatzanzeigen führt das BAFA sowohl bei ausländischen als auch bei deutschen Bewachungsunternehmen Stichprobenkontrollen nach § 29 Absatz 1 der Gewerbeordnung (GewO) durch. Darüber hinaus kann das BAFA gemäß § 29 Absatz 2 GewO Vor-Ort-Kontrollen von Bewachungsunternehmen vornehmen.

5. Inwieweit plant die Bundesregierung, die zur Zulassung von privaten Bewachungsunternehmen geschlossene Verwaltungsvereinbarung zwischen BAFA und Bundespolizei zu ändern (bitte begründen)?

BAFA und Bundespolizei erwägen derzeit keine Änderung der Verwaltungsvereinbarung. Hinsichtlich der Begründung wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

6. Aus welchen Gründen wendet die Bundesregierung nicht vereinfachte Verfahren zur Beschäftigung von privaten Sicherheitskräften an Bord von Seeschiffen – wie etwa für Seeschiffe, die die schweizerische oder die luxemburgische Flagge führen – an?

Bei dem Einsatz von privaten bewaffneten Sicherheitskräften an Bord von Seeschiffen zur Abwehr äußerer Gefahren handelt es sich um eine sensible Tätigkeit im sicherheitsrelevanten Bereich, die in Bezug auf Zuverlässigkeit, Organisation, Ausrüstung und Ausbildung hohe Anforderungen sowohl an das Bewachungsunternehmen als auch an die eingesetzten Wachpersonen stellt. Die Wachpersonen müssen in der Lage sein, auch ohne zeitnahe Unterstützung durch hoheitliche Kräfte Angriffe von Piraten selbständig, zuverlässig, effizient und verhältnismäßig abzuwehren und dadurch Leib, Leben von Schiffsbesatzung sowie Eigentum, von Reedern bzw. Charterern zu schützen. Darüber hinaus muss das Bewachungsunternehmen dafür Sorge tragen, dass sich die Wachpersonen mit Waffen legal in den unterschiedlichen, während eines Einsatzes bereisten Staaten bewegen können. Ein Ziel des Zulassungsverfahrens war es daher, durch die detaillierte Regelung der Anforderungen an das Bewachungsunternehmen und die Wachpersonen die Qualität der Dienstleistung und damit einen hohen Schutz- und Sicherheitsstandard sicherzustellen. Hierdurch soll sowohl den Bewachungsunternehmen als auch den Reedern Rechtssicherheit geboten werden. Vor diesem Hintergrund entwickelte die Bundesregierung das Zulassungsverfahren und setzte hohe, im Rahmen der nationalen Rechtsetzung durchsetzungsfähige Standards, die dem Schutz von Menschleben eher gerecht werden als ein wie auch immer gestaltetes vereinfachtes Verfahren.

7. a) Aus welchen Gründen unterscheiden sich die nationalen Regelungen innerhalb der Europäischen Union zum Einsatz privater Sicherheitsunternehmen an Bord von Seeschiffen noch immer zwischen den Mitgliedstaaten zum Teil sehr stark?

Es gibt keine Vorgaben der EU zum Einsatz von bewaffneten Sicherheitskräften an Bord von Seeschiffen. Auf internationaler Ebene stellen die von der IMO verabschiedeten Leitlinien im Ausgangspunkt rechtlich unverbindliche Empfehlungen u. a. zu Mindestanforderungen dar. Diese Empfehlungen sind zudem ausfüllungsbedürftig. Bei der Einführung von Regelungen entscheidet jeder Mitgliedstaat der EU die Umsetzung selbst. Hierbei spielen die Möglichkeiten oder auch Beschränkungen, die das jeweils bestehende nationale Recht vorsieht, sowie die

Größe der zu schützenden Handelsflotte eine Rolle. Auf dieser Grundlage nehmen die einzelnen Mitgliedstaaten eine Abwägung von Sicherheitsinteressen und wirtschaftlichen Interessen vor.

b) Welche nationalen Regelungen liegen bisher in der Europäischen Union nach Kenntnis der Bundesregierung zur Zertifizierung privater Sicherheitsdienste auf Seeschiffen vor (bitte tabellarisch aufführen)?

Der folgenden Tabelle können die nach Kenntnis der Bundesregierung vorliegenden Regelungen anderer EU-Mitgliedstaaten entnommen werden:

Land	**Zulassungspflicht ja/nein**	**Regelungen**
Österreich	kein Seeschifffahrtsregister	
Belgien	Ja	• Chapter IIIter (Particular stipulation regarding the maritime security companies) of the Law of 10 April 1990 regulating the private and particular security. (Inserted by article 11 of the Law of 16 January 2013 regarding diverse measures on the subject of the fight against maritime piracy (M.B. 30.01.2013) • Royal Decree of 02 September 2013 regarding the conditions to obtain a license as a maritime security company. (M.B. 24.09.2013)
Bulgarien	Ja	Private Security Activity Act
Zypern	Ja	Cyprus Law of 2012 (The Protection of Cyprus Ships Against Acts of Piracy and Other Unlawful Acts Law of 2012 (Law 77(I)/2012)), regulating the certification process of the private ship security companies.
Dänemark	Ja	Individual licence: Danish Weapons Act and Government Order on weapons and ammunition General licence: Government Order on the use of civilian armed guards on Danish cargo ships
Estland	Ja	Estonian Private Security Act.
Spanien	Ja	• Weapons Act (RD 137/2009) • Private Security Act (RD 2364/1994).
Frankreich	ja	LOI n° 2014-742 du 1er juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires (1)
Ungarn	Nein	
Irland	Nein	
Island	Der Einsatz privater bewaffneter Sicherheitskräfte ist verboten.	
Italien	Ja	• Decree-Law No. 107 of 12 July 2011 turned, with amendments, into Law No. 130 of 2 August 2011 • Art. 134 TULPS (Italian Public Security Consolidated Law adopted by Royal Decree No. 773 of 18 June 1931) • Art. 2 paragraph 2, letter A of Ministerial Decree No. 269 of 1 December 2010.
Litauen	Ja	The Law on Protection of Persons and Property

Luxemburg	Ja	• law of 12th November 2002 on private security activities or article 57 para. 2 of the Treaty of the Functioning of the European Union • law of 15th March 1983 on firearms and ammunition
Lettland	Keine Regelung	
Niederlande	Der Einsatz privater bewaffneter Sicherheitskräfte ist bislang verboten. In Bezug auf den Schutz von Schiffen vor Piraterie soll der Einsatz gestattet werden. Eine entsprechende Regelung wurde jedoch noch nicht verabschiedet.	
Norwegen	Ja	The Security Guard Services Act.
Polen	Der Einsatz privater bewaffneter Sicherheitskräfte ist verboten.	
Portugal	Der Einsatz privater bewaffneter Sicherheitskräfte ist verboten.	
Rumänien	Ja, Einsatz nur in rumänischen Territorialgewässern	• Law no. 333/2003 on protection of objectives, goods, values and protection of person • Law no. 295/2004 on the regime of weapons and ammunition.
Schweden	Ja	law 2013:283
Slowenien	Ja	Firearms Act
Slowakei	Nein	
Vereinigtes Königreich	Ja	POLICY ON ARMED GUARDS and interim guidance

c) Welche Position vertritt die Europäische Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung zur Problematik der wenig harmonisierten Regelungen, und welche Vorhaben plant die Kommission diesbezüglich?

Aus den Sitzungen des Ausschusses für Maritime Sicherheit (MARSEC) und der Treffen der Stakeholder Adivsory Group für Maritime Sicherheit (SAGMaS) der Europäischen Kommission ist ein Vorhaben der Kommission zur Harmonisierung der Vorschriften nicht bekannt.

8. Aufgrund welcher Entwicklungen auf internationaler Ebene kommt die Bundesregierung zu ihrer auf Bundestagsdrucksache 18/6443 aufgeführten Bewertung, dass das deutsche Zulassungsverfahren als wegweisend wahrgenommen wird?

Auf Bundestagsdrucksache 18/6443, S. 4 führt das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aus:

„[…] Dabei setzt sich die Bundesregierung auf EU-Ebene und international dafür ein, dass das deutsche Zulassungsverfahren von anderen Staaten als wegweisend wahrgenommen wird […]“.

Weiter heißt es auf S. 5:

„[…] Die Bundesregierung hat sich auf EU-Ebene und international – u. a. bei der IMO – dafür eingesetzt, dass das deutsche Zulassungsverfahren als wegweisend wahrgenommen wird […]“.

Diese Einschätzung gründet sich darauf, dass das Zulassungsverfahren weltweit eines der ersten Verfahren dieser Art war. Es ist weiterhin Vorreiter mit Blick auf Detailgrad und Rechtssicherheit.

Mit der Implementierung in nationales Recht und der Schaffung detaillierter Regelungen bietet das Zulassungsverfahren Rechtssicherheit und gewährleistet gleichzeitig hohe Qualitätsstandards. Die Einhaltung dieser Standards kann aufgrund der gesetzlichen Sanktionsmöglichkeiten durchgesetzt werden. In den internationalen Gremien sowie auf EU-Ebene hat die Bundesregierung hierfür Anerkennung erhalten.

9. Inwieweit hat die Bundesregierung bisher das Ziel einer europaweiten Harmonisierung der Regelungen verfolgt?

10. Durch welche Initiativen und mit welchem Ergebnis hat sich die Bundesregierung auf internationaler Ebene darum bemüht, „dass sich andere Staaten am deutschen Zulassungsverfahren orientieren und sich damit weltweit ein hoher Standard durchsetzt“ (Bundestagsdrucksache 18/6443)?

Die Fragen 9 und 10 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung nimmt an den Sitzungen des Ausschusses für Maritime Sicherheit (MARSEC) und den Treffen der Stakeholder Adivsory Group für Maritime Sicherheit (SAGMaS) der Europäischen Kommission sowie an den Sitzungen des Maritimen Sicherheitsausschusses (MSC) der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) teil.

In diesen Gremien stellte sie das deutsche Zulassungsverfahren vor und warb hier für hohe, durchsetzbare Standards, die den Sicherheitsinteressen gerecht werden.

Die Bundesregierung setzte und setzt sich insbesondere bei der IMO für die Anerkennung von nationalen gesetzlichen Regelungen zur Umsetzung der IMO-Leitlinien ein, die im Vergleich zu Industriestandards geeigneter sind, ein hohes Schutzniveau zu gewährleisten, Rechtssicherheit bieten und aufgrund der nationalen Implementierung Sanktionen von Verstößen ermöglichen. Deutschland hat die Flaggenstaaten ermutigt, eigene Zulassungsverfahren auf Basis der IMO-Empfehlungen und Leitlinien einzuführen.

Darüber hinaus stellte die Bundesregierung das Zulassungsverfahren auf internationalen Konferenzen vor.

11. a) Wie viele Anträge auf Zulassungsverfahren von privaten Sicherheitsunternehmen auf See gingen in den Jahren 2013, 2014 und 2015 jeweils bei der Bundesregierung ein, und welcher Herkunft waren diese Unternehmen jeweils?

b) Wie viele Genehmigungen wurden jeweils erteilt?

Die in den Fragen 11a und 11b erfragten Daten aus den Jahren 2013 bis 2015 stellen sich wie folgt dar:

Jahr	**Anzahl Anträge**	**Herkunft**	**Genehmigungen**
2013	16	D: 9 NL: 1 SGP: 1 UK: 3 MUS: 1 USA: 1	7
2014	5	D: 2 CH: 1 EST: 1 UK: 1	5
2015	7	D: 4 UK: 2 MUS: 1	3

D = Deutschland; NL = Niederlande; SPG = Singapur; UK = Vereinigtes Königreich; MUS = Mauritius; USA = Vereinigte Staaten; CH = Schweiz; EST = Estland

12. a) Wie viele Anträge nach der See-Eigensicherungsverordnung wurden für Einsätze von privaten Sicherheitsunternehmen auf Schiffen unter deutscher Flagge in den Jahren 2013, 2014 und 2015 jeweils gestellt?

Die Zahl der Anträge auf Zusatz zum Gefahrenabwehrplan beziffert sich wie folgt:

2013: 41 2014: 15 2015: 28.

b) Wie viele Genehmigungen wurden jeweils erteilt?

Die Zahl der Genehmigungen beziffert sich wie folgt:

2013: 41 2014: 15 2015: 28.

13. Wie viele Fälle von Verstößen gegen die Genehmigungen (s. die Fragen 8 und 9) gab es bisher, und welche Verstöße betraf dies jeweils?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass nach den in den Fragen 11 und 12 angesprochenen Genehmigungen gefragt ist. Bislang konnten im Zusammenhang mit dem Zulassungsverfahren nach § 31 GewO insgesamt 31 Fälle von Verstößen festgestellt werden. Zu jedem der festgestellten Verstöße wurde von Seiten des BAFA ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet, wobei 21 Verstöße in zwei Verfahren zusammengefasst wurden. Die Verstöße betrafen die Bewachung von Seeschiffen ohne Zulassung, die nicht oder nicht rechtzeitige Erfüllung von Auflagen sowie die nicht oder nicht rechtzeitige Erteilung von Auskünften als auch die mehrfach unterlassene Mitnahme von Kurzwaffen.

Zwei Fälle betrafen Verstöße im Hinblick auf den Einsatz eines nicht durch das BAFA zugelassenen Sicherheitsunternehmens. Bei fünf weiteren Fällen lag der Verstoß darin, dass ein Unternehmen eingesetzt wurde, das durch das BAFA zwar zugelassen war, jedoch kein genehmigter Zusatz zum Gefahrenabwehrplan vorlag.

14. In wie vielen Fällen wurden Ordnungswidrigkeitsverfahren gemäß § 16 der Seeschiffbewachungsverordnung (SeeBewachV) eingeleitet (bitte nach § 16 Nummer 1 bis 15 aufschlüsseln)?

Bisher wurden zwölf Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet. In sechs Fällen betrafen diese eine Ordnungswidrigkeit gemäß § 16 SeeBewachV:

- 3 Verstöße gegen § 16 Nr. 5 SeeBewachV (in insgesamt 21 Fällen),
- 1 Verstoß gegen § 16 Nr. 7 SeeBewachV,
- 2 Verstöße gegen § 16 Nr. 12 SeeBewachV.

15. Mit welchem Ergebnis wurden die bisher eingeleiteten Verfahren beendet?

In einigen Fällen wurden die betroffenen Unternehmen verwarnt, teilweise wurde das Verfahren eingestellt und teilweise wurden die Ordnungswidrigkeiten mit einer Geldbuße geahndet.

16. Welche Konsequenzen ergaben sich aus diesen Verfahren für die betroffenen Unternehmen?

Konsequenzen ergaben sich für die betroffenen Unternehmen hauptsächlich in Form von Bußgeldern oder Eintragungen in das Gewerbezentralregister gemäß § 149 Absatz 2 Nummer 3 GewO.

17. Wie viele Fälle von Schusswaffengebrauch von Wachpersonal wurden seit Inkrafttreten der SeeBewachV gemäß § 14 Absatz 2 SeeBewachV dem BAFA und der Bundespolizei gemeldet?

18. Welches Verfahren leiten BAFA und Bundespolizei zur Untersuchung der nach § 14 Absatz 2 SeeBewachV dokumentierten Vorfälle ein?

19. a) Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über Vorfälle nach § 13 Absatz 2 SeeBewachV, die dem BAFA und der Bundespolizei gemäß § 14 Absatz 2 SeeBewachV gemeldet wurden, dokumentiert?

    b) Wo fanden diese Zwischenfälle statt?

    c) Wie viele Verwundete und Tote wurden gezählt?

Die Fragen 17 bis 19 werden gemeinsam beantwortet.

Es wurden noch keine Fälle von Schusswaffengebrauch gemeldet.

20. In wie vielen Fällen wurde dem BAFA gemäß § 14 Absatz 4 SeeBewachV der Verlust oder Ersatz von Waffen oder Munition gemeldet?

In zwei Fällen wurde der Verlust von Munition gemeldet. Eine Meldung über den Ersatz von Waffen und Munition ist bisher nicht eingegangen.

21. a) Welches rechtliche Risiko besteht für den Kapitän nach aktueller Rechtslage, Sicherheitskräfte an Bord zu nehmen, und inwieweit macht er sich bei möglichen Personenschäden im Einsatzfall haftbar bzw. strafbar?

Der Kapitän hat die sog. Bordgewalt inne, um die in seiner Verantwortung liegende Sicherheit und Ordnung an Bord des Schiffes durchzusetzen. Dies ergibt sich aus dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, Kapitel V Regel 34-1 und Kapitel XI-2 Regel 8 Absatz 1

Satz 1 der Anlage. Diesen Regelungen entspricht § 121 Absatz 1 und 2 des Seearbeitsgesetzes. Der Kapitän muss sich folglich – wie jeder Verantwortungsträger – seiner Verantwortung stellen. Es ist jedoch dabei zu beachten, dass Handlungen zur Abwehr von Piratenangriffen Notwehrhandlungen sind. Falls der Kapitän die Lage falsch einschätzen oder bei Abwehrmaßnahmen die Erforderlichkeit der Mittel überschreiten sollte, kann erst eine genaue Betrachtung der konkreten Umstände des Einzelfalls ergeben, ob dem Kapitän eine schuldhafte Pflichtverletzung vorgeworfen werden kann. Hierbei dürfte die Beratung durch die privaten Wachpersonen von wesentlicher Bedeutung sein.

b) Welche derartigen Fälle sind nach Kenntnis der Bundesregierung bisher aufgetreten, und mit welchen Folgen?

Von derartigen Fällen hat die Bundesregierung keine Kenntnis erhalten.

c) Welche möglichen Änderungen an dieser Rechtslage sieht die Bundesregierung vor?

Änderungen der Rechtslage sind derzeit nicht geplant.

22. a) Welche auf Bundestagsdrucksache 18/6443 angekündigten „Nachjustierungen“ am Zulassungsverfahren wird es an welchen Regelungen geben, und bis wann sollen diese wie umgesetzt werden?

Bei den auf Bundestagsdrucksache 18/6443 angekündigten Nachjustierungen handelt es sich um die auf Bundestagsdrucksache 18/5456 vorgeschlagenen Änderungen der Seeschiffbewachungsdurchführungsverordnung – insoweit wird auf die Antwort zu Frage 22c verwiesen – sowie Änderungen der Seeschiffbewachungsverordnung, die sich noch in der Abstimmung befinden. Die Änderung beider Verordnungen erfolgt so bald wie möglich.

b) Werden die „Nachjustierungen“ aus Frage 22a auch eine Ausdehnung der Zulassungsdauer beinhalten, und wenn ja, um welchen Zeitraum, und wenn nein, warum nicht?

Auf Bundestagsdrucksache 18/6443 wurde bereits eine Verlängerung der Zulassungsdauer von zwei auf drei Jahre abgelehnt und ausführlich in den Punkten 2.5.3.1. bis 2.5.3.4. begründet. Auf diese Ausführungen wird daher verwiesen.

c) Welche auf Bundestagsdrucksache 18/5456 beschriebenen Empfehlungen, insbesondere aus Kapitel III Nummer 1.4.3, 1.6.3, 1.7.3, 1.8.3, 1.11.3, 1.12.3, wird die Bundesregierung aufgreifen und in Änderungen der entsprechenden Regelungen wie einfließen lassen, und wie begründet sie dies jeweils (bitte tabellarische Darstellung)?

Die Prüfung der Anpassungsanregungen der Bundestagsdrucksache 18/5456, insbesondere zu den personalbezogenen Prozessen nach den §§ 4 bis 7 SeeBewachDV (Kap. III./1.6.3), der Rechtsberatung nach § 8 SeeBewachDV (Kap. III./1.7.3), den dokumentierten Kontroll- und Prüfprozessen nach § 9 SeeBewachDV (Kap. III./1.8.3), den Aktivitäten nach § 12 Absatz 8 SeeBewachDV (Kap. III./1.11.3) sowie den Dienstanweisungen nach § 13 SeeBewachDV (Kap. III./1.12.3), und ihrer möglichen Umsetzung durch eine Änderungsverordnung dauert an.

d) Welche auf Bundestagsdrucksache 18/5456 beschriebenen Empfehlungen, insbesondere aus Kapitel IV Nummer 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, wird die Bundesregierung aufgreifen und in Änderungen der entsprechenden Regelungen wie einfließen lassen, und wie begründet sie dies jeweils (bitte tabellarische Darstellung)?

In Kapitel IV Punkte 2.1 bis 2.5 auf Bundestagsdrucksache 18/5456 werden die in Kapitel III genannten Empfehlungen lediglich noch einmal zusammengefasst dargestellt. Daher wird auf die Ausführungen zu Frage 22c verwiesen.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333